

REMÉNYI PÉTER*

A JUGOSZLÁV UTÓDÁLLAMOK FRAGMENTÁLÓDÓ VÁROSHÁLÓZATA

ABSTRACT

Several new states were born due to the breakup of former Yugoslavia, the running and length of state borders changed significantly. Furthermore, the way and the process of the break up of Yugoslavia impacted the transformations of the settlements and their network heavily. Today one can see the political geographical processes as the most important factors of the long-term development of the settlements of the former Yugoslavia.

Beside the alteration of the settlement network, the shifts in the positions of the individual cities is a characteristic feature as well. It is possible to identify both winners and losers of the changes having taken place, experience of growth and also of decline which are all indicated mainly by transformations of and shifts in the functions and the number of people using these functions.

1. Bevezetés

A jugoszláv utódállamok városhálózatára, illetve annak átalakulására, rendszerszinten a legerősebb hatást az állam felbomlása (és nem annak mikéntje), és az ennek következtében megsokszorozódó, az esetek többségében ellenséges feleket elválasztó határok és elidegenedett határtérségek¹ kialakulása jelentették. A határörizet teljes hiányához (lévén az egykori tagköztársasági határok nem voltak államhatárok) képest az összes új államhatárszakasz bizonyos fokú korlátozó tényezőként jelent meg a térbeli folyamatok előtt. Fontosabb azonban az, hogy a határ által elválasztott társadalmak (illetve azok egyes részei, mint az elitek, a helyi döntéshozók, véleményformálók stb.) bizonyos esetekben ellenségesek, illetve elutasítók egymással szemben, minek következtében a határon keresztül bonyolódó áramlások iránt mutatózó igény is drasztikusan csökkent. Tehát ezen határok átjárása időnként komoly nehézséget jelent, sokszor sem a politikai sem a társadalmi akarat nincs meg a határon átnyúló (korábban államon belüli) kooperációk folytatására. Ennek következtében a városhálózat nagymértékben nacionalizálódott és fragmentálódott.

Bizonyos viszonylatokban (Horvátország–Hercegovina, Szerbia–Boszniai Szerb Köztársaság, Észak-Koszovó–Szerbia, Montenegró–Szerbia) az etnikai azonosság alapján a határok sokkal könnyebben átjárhatóak. Ennek következtében ezen irányokban a kapcsolatok megerősödését tapasztalhatjuk, a tényleges államhatárok futásától részben függetlenül. Ez természetesen az érintett területek városaira is hatással van.

Az elválasztó határok hosszának növekedése, mint fragmentáló tényező mellett az önállóvá váló államok belső integritásra való törekvése sem kedvezett az egykori hálózat fennmaradásának. Minden állam a belső stabilitás és a nemzeti intézmények, nemzeti gazdaság, nemzeti elit megteremtése érdekében tudatosan szakított az egykori jugoszláv kapcsolatrendszerrel, melynek meghatározó struktúrái csak a térség valódi, megkésett rendszerváltozásait (1999/2000) követően kezdtek – megváltozott tartalommal és méretben – újraépülni.

A fenti logika csak azon térségekre nem vonatkozik, ahol egyrészt egy gyenge, rossz érdekérvényesítő állam mellett nagyszámú, a szomszédos állam többségi lakosságát alkotó etnikai csoporthoz tartozó kisebbség él, lehetőség szerint a határ mentén. Itt (Bosznia-Hercegovina szerbek, illetve horvátok által lakott részei, Koszovó szerbek által lakott részei,

* PhD, adjunktus, Pécsi Tudományegyetem Politikai Földrajzi és Területfejlesztési Tanszék.

Macedónia albánok által lakott részei, a Szandzsák bosnyákok által lakott részei a legjelentősebbek) is megfigyelhető a kapcsolatrendszerek átalakulása, de nem az egykori tagközsársági, mára nemzetközi államhatárrá váló határvonalak mentén, hanem a pillanatnyi etnikai határvonalakat követve.

A városhálózat, mint társadalmi-gazdasági alrendszer fenti hatások következtében történő átalakulása során megkülönböztethetjük az egyes városoknak a hálózaton belüli abszolút vagy relatív helyzetváltoztatását, illetve a teljes hálózat átalakulását, mely nagyobb-részt abból fakad, hogy az új nemzeti hálózatokat alkotó városok száma, lakossága, funkciói a korábbi egységes tér felدارabolódásával módosultak.

A városok két nagy csoportra oszthatók aszerint, hogy az átalakulás kedvezően, avagy kedvezőtlenül érintette-e őket. Ez elsősorban három dologtól függ:

- a funkcióik abszolút számának változásától,
- a funkcióikat igénybe vevők számának változásától,
- valamint az új államon belüli hierarchiaszintnek a régi államban tapasztalathoz viszonyított különbségétől.

2. A funkciók és a településrendszerben betöltött szerep változása

2.1. Közigazgatás és hierarchiaszint

Egyértelműen pozitívan változott azon települések helyzete, melyek az új államosodási folyamatokban közigazgatási értelemben előrébb léphettek. Ilyenek az új fővárosok (Zágráb, Szarajevó, Podgorica, Skopje, Pristina), entitásközpontok (Banja Luka), kantonszék-helyek (Tuzla, Zenica, Mostar, Goražde, Odžak, Bihać, Livno, Travnik, Široki Brijeg). Számukra a funkcióbővülés egy új, korábban nem létező politikai egység központjává válásban testesül meg először. Állam-, illetve közigazgatási intézmények létrehozása válik szükségessé, az önálló állam/entitás/kanton szükséges létesítményei, mint nemzetközi repülőtér, nagykövetségek, nemzeti bankok, kulturális, tudományos és szakmai intézmények sora jön létre, a politikai hatalmi ágak és háttérintézményei kerülnek kialakításra, szakmai kamarák, decentralizált és dekoncentrált intézmények kerülnek felállításra. Ezek a bővülő közigazgatási funkciók munkahelyeket teremtenek, melyek aztán számos erre épülő további kereskedelmi, szolgáltatási, intézményi funkció létrejöttét indukálhatják.

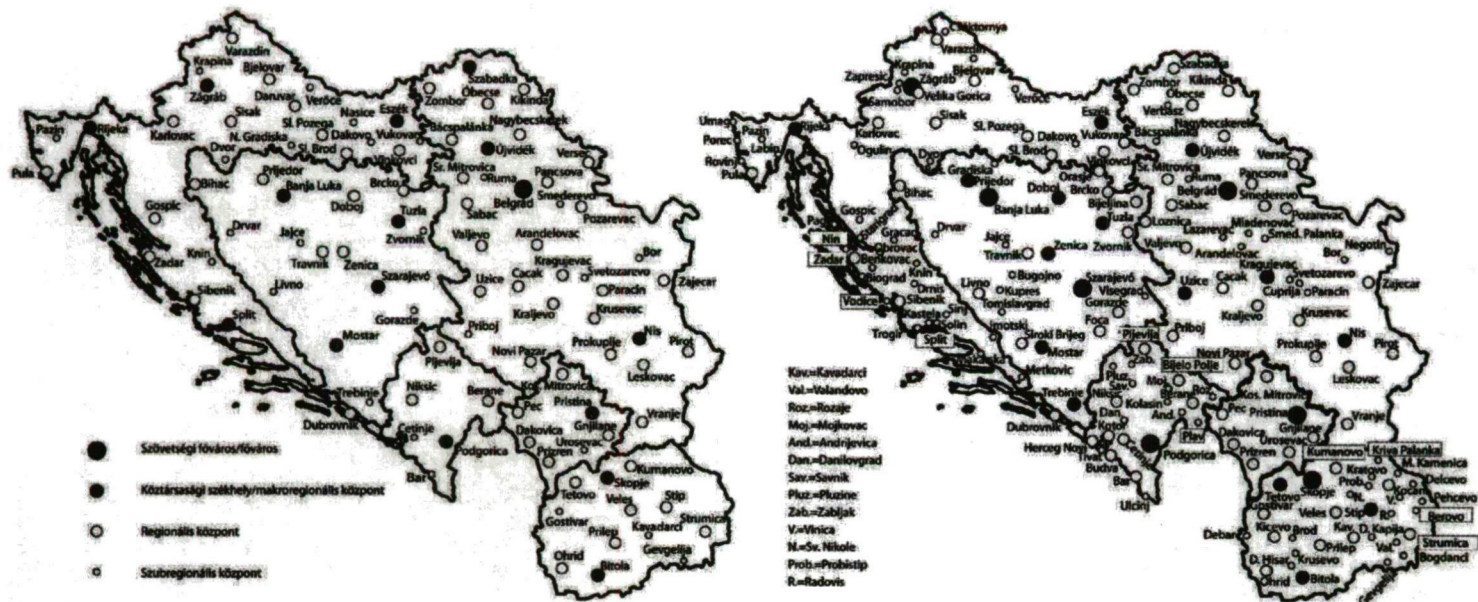
Gyakorlatilag Belgrád kivételével közigazgatási értelemben az összes település vagy előrébb lépett a települési hierarchiában vagy nem változott a helyzete. Belgrád, visszaesésként is értékelheti megváltozott szerepét, ugyanakkor súlya az egyre zsugorodó Szerbiában folyamatosan nő, más országba kerültek az ellensúlyozására képes települések (mindenek előtt Zágráb). Ez nyilván Szerbia egésze számára nem kedvező folyamat (v. ö.: „vízfejésedés”), Belgrád városa azonban az ország megkérdőjelezhetetlen és megkerülhetetlen központjaként profitálhat a helyzetből.

Közigazgatási szerepét tekintve Belgrád vesztes település, hiszen az egyetlen város, melynek közigazgatási funkciói lecsökkentek. Ez a folyamat viszonylagos, hiszen továbbra is egy szuverén állam fővárosa, ugyanakkor szövetségi fővárosi pozíciója (Jugoszlávia) és az ehhez kapcsolódó szövetségi funkciók és szövetségi (erő)források megszűntek, intézményei részben feladat nélkül maradtak. Jelentősebb az irányítása alatt álló, és a szövetségi funkciók vonzáskörébe tartozó területek, a lakosság (21 millióról 10, majd 8 millió főre) és erőforrások csökkenése, melyet tetéz, hogy 2008. február 17-én elvesztette fennhatóságát (mely ugyan már csak de jure létezett) egy jogilag Szerbiához tartozó terület felett (Koszovó) is.

Az új fővárosok mellett az utódállamok nagyvárosai szintén emelkedést tapasztalhatnak hierarchiaszintükben, még ha ez nem is feltétlenül jelent közigazgatási funkcióváltozást, vagy

1. ábra. Jugoszlávia és az utódállamok települési hierarchiája 1974-ben és a 2000-es évek elején

(Forrás: Rogić 1974, Prostorni Plan na Republika Makedonija 2004, Prostorni Plan Republike Srbije, 1996, Spatial Plan of Kosovo 2006, Prostorni Plan Republike Crne Gore 2006, Izvješće o stanju u prostoru Republike Hrvatske, 2003, Prostorni Plan Republike Srpske do 2015 godine, 2008, mivel a FBiH területére nincs elfogadott területfejlesztési dokumentum, az itteni hierarchiát a közigazgatási funkciók változására alapoztuk), saját szerkesztés



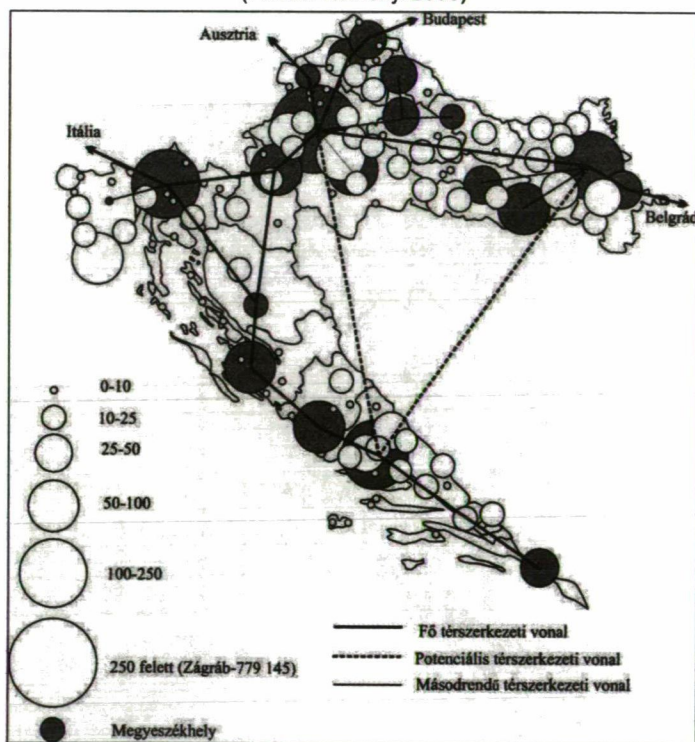
egyéb lényeges bővülést. Az egykori Jugoszláviában a településhierarchia harmadik-negyedik vonalát alkották, mind lakosságszámuk, mind funkcióik alapján, az új államokban azonban az új fővárosok alatti első települési szintet képviselik, ők a főváros mellett makroregionális központok (pl.: Rijeka, Niš, Kragujevac, Bitola, Tuzla, Nikšić stb.) (1. ábra).

A regionális központok száma is kibővült, melyben egyaránt szerepet játszott az állam felbomlása és a nemzetközi folyamatoknak megfelelő regionalizáció erősödése is. A hierarchiaszintben bekövetkező előrelépés nagyon jellemző azon térségekben, ahol az új határ miatti centrumhiányos helyzetben van szükség új központok mesterséges kialakítására (Loznica, Livno, Trebinje).

Velük párhuzamosan a kis- és középvárosok is némileg kedvezőbb helyzetbe kerültek, már csak azért is, mert egy kevesebb elemből álló településállomány esetében az egyes elemek jelentősége automatikusan megnő. Sajátos helyzetben vannak ebből a szempontból azok az utódállamok, ahol valamiféle közigazgatási átalakulás ment végbe a függetlenné válást követően. A decentralizáció igénye által vezérelt folyamatok következtében mind Horvátországban, mind Macedóniában, mind Bosznia-Hercegovinában egy sor korábban korlátozott, vagy semmilyen közigazgatási szereppel nem rendelkező település tett szert ilyen jellegű funkciókra.

Horvátországban az 1991-es állapotokhoz képest 543-ra nőtt az alapvető közigazgatási egységek (opcinák) száma, mely jelenti az opcinaközpontok, azaz a legkisebb központi közigazgatási-adminisztratív funkciókkal rendelkező „centrumtelepülések” számának növekedését. Nem egy közülük mindössze pár ezer fő lakossal rendelkezik és funkcióit tekintve meglehetősen szegényes, ugyanakkor alkotmányban rögzített központi szerepköre.

2. ábra. Városi rangú települések (grad) Horvátországban. Lakosság ezer főben
(Forrás: Reményi 2006)



Macedóniában mindezen, a horvátországihoz hasonló átalakulási folyamatot egy erős etnikai meghatározottság is kísérte, aminek értelmében a macedón és az albán etnikum szállásterületét igyekeztek a közigazgatás és az önkormányzatiság legalsó szintjén is elválasztani. Az eredmény hasonló, minicentrumok sora jött létre, melyek hosszú távú hatékony működése hasonlóan kétséges.

Bosznia-Hercegovinában a békeszerződés értelmében a föderáció területe további kantonokra bomlik, így itt egy új közigazgatási hierarchiaszint került bevezetésre, a kanton-központok szintje. Itt többféle múltú, méretű és funkciójú várost is felfedezhetünk (Tuzla, Bihać, Široki Brijeg, Odžak), melyek közül többen soha nem töltöttek be opcinaközpontnál magasabb közigazgatási funkciót. A nyugat-hercegovinai kantonban ráadásul (éppen döntően a nem egyértelmű központi szerep miatt) három város ad helyet a kantonvezetés intézményrendszerének, így az ehhez kapcsolódó funkcióknak is (Kupres-főváros és kanton-adminisztráció, Livno-kormány székhelye, Tomislavgrad-parlament).

Bosznia-Hercegovinában az etnikai alapú megosztottság és a kantonális önállóság egyébként is számos központi funkció megtöbbszörözését jelenti. Emellett az entitásközi határ (IEBL) által elvágott opcinák is hasonló problémákkal küzdenek. Számos esetben tapasztalható, hogy az egykori opcinaközpont a határ egyik oldalára, míg a vonzáskörzet a másikra került (Kupres–Srpski Kupres, Foča–Srbinje, Bosanska Krupa–Krupa na Uni, Ravno–Trebinje). Ugyanakkor, bár területi-igazgatási szempontból logikus lenne, a megosztottság ideiglenességét hangsúlyozandó, az elvágott opcinák nem kerülnek összevonásra másokkal.

2.2. Etnikai alapú oktatási, kulturális funkciók

Az új közigazgatási központokhoz hasonló változást tapasztalhatott meg néhány nem hivatalos, informális igazgatási centrum is, amelyek elsősorban valamely (etnikai) csoport központjaként élnek meg emelkedést a településhierarchiában. Ilyen Tetovo, a macedóniai albánok, Novi Pazar, a szandzsáki bosnyákok, Mostar a boszniai horvátok központja, melyek a felbomlás előtt is azok voltak, de az új államokban relatív súlyuk lényegesen megnőtt. Korábban, az egységes államban a bosnyákok (muszlimok) központja Szarajevó volt, az albánoké Pristina, a horvátoké Zágráb, most azonban Szerbia egyik legnagyobb kisebbségévé váltak a bosnyákok, a harmadik legnagyobb nemzetet alkotják Boszniában a horvátok, Macedónia negyede pedig albán, ugyanakkor korábbi központjaik (Szarajevó, Zágráb, Pristina) más államokba kerültek. Így az új államok kisebbségeinek új központjai kénytelenek etnikai alapú intézményrendszert kiépíteni, hogy pótolják a korábbi központok határon túlra kerülésével kialakult űrt (ilyen pl. a tetovói Délkelet Európa (gyakorlatilag albán) egyetem alapítva 1995-ben, a mostari (horvát) egyetem 1992/93-tól, a novi pazari Nemzetközi Egyetem 2002-től, vagy az 1999-ben szerb és albán részre szétvált Pristinai egyetem Kosovska Mitrovicába költözött része).

Ezzel párhuzamosan a fenti, ún. hagyományos kulturális-vallási-etnikai központok (Szarajevó, Zágráb, Pristina) vonzáskörzete, a funkcióit igénybe vevő lakosság száma csökkent, hiszen a jugoszláviai albánok, bosnyákok és horvátok jelentős része maradt Koszovón, Bosznia-Hercegovinán és Horvátországon kívül. Tehát e városok funkcióbővülésével (melyek új fővárosként igen jelentősek) párhuzamosan csökkent a funkciókat potenciálisan igénybe vevők száma, azaz a vonzáskörzet potenciális nagysága. Szarajevó esetében ezt a helyzetet tovább súlyosbítja, hogy az ország etnikai alapú megosztása miatt teljes szuverenitással mindössze a terület 51%-a felett rendelkezik. Bosznia-Hercegovina 49%-a Banja Luka de facto adminisztratív irányítása alatt áll (mely város szintén szert tett jelentős, etnikai alapú központi szerepkörre a boszniai szerbek körében, ez azonban ellentétben

Tetovával, Novi Pazarral és Mostarral hivatalosan is intézményesült, hiszen a város a Boszniai Szerb Köztársaság fővárosa) nem pedig Szarajevóé alatt. A békeszerződés értelmében szélsőségesen decentralizált államban az igazi fajsúlyos döntések mind az entitások szintjén dőlnek el, azaz Banja Lukában és Szarajevóban (nem mint az állam fővárosában, hanem mint a Bosznia-Hercegovina Föderáció, az ország területének 51%-a, székhelyében).²

3. ábra. Egyetemvárosok a Nyugat-Balkánon
(Saját szerkesztés)



Hasonló funkcióvesztés következett be a krajainai szerb városokban (Knin, Glina, Petrinja), ahol a szerbség eltűnése egyszerre csökkentette a városi funkciókat igénybe vevő lakosság számát és tett „feleslegessé” bizonyos etnikai alapú funkciókat, intézményeket (vallási, oktatási, kulturális), ugyanakkor nem minden esetben érkezett a távozó lakosság helyére jelentős betelepülő tömeg, mely funkcióbővülést eredményezhetett volna. Hasonló helyzetet figyelhetünk meg a koszovói egykori szerb többségű területeken is, ahol a folyamatos albán térnyerés és a szerbek elvándorlása alakítja át az etnikai és kulturális alapú városi funkciók körét.

2.3. Közlekedési funkciók

A térség államföldrajzi átalakulásának következtében számos település funkciói gyarapodtak, illetve teljesedtek ki a közlekedés, kommunikáció és forgalom területén. Ez több összetevővel magyarázható, de mindegyiknek a gyökere az önállóvá váló államok közti kommunikáció csatornázására és a térségen kívüli partnerekkel történő önálló kapcsolattartás igényére vezethető vissza.

Több adriai kikötő közlekedési, kapuvárosi funkciója jelentősen nőtt, hiszen Jugoszláviában a tengeri forgalom jelentős része néhány nagy kikötőn keresztül bonyolódott le. Az új politikai struktúrában minden tengerparttal rendelkező állam igyekszik saját tengeri kijáratát fejleszteni, ezáltal e települések funkciói gazdagodnak, illetve a már meglévők kiteljesednek (Koper–Szlovénia, Ploče–Bosznia-Hercegovina, Bar–Szerbia, Montenegró).

Ezzel párhuzamosan a korábbi közös jugoszláv forgalmat lebonyolító kikötők (elsősorban Rijeka és Split) teljesítménye csökken, és bár funkcióik jelentősen nem változnak, a kiszolgált hátszáguk összezsugorodik. Rijeka esetében tovább nehezíti a helyzetet, hogy a háborús események miatt, nem csak az egykori jugoszláv monopóliumát veszíti el, hanem a közép-európai landlocked államok tengeri külkereskedelmének bonyolítása is más kikötőkhöz, részben Koperhez, részben Trieszthez, részben pedig az északi-tengeri kikötőkhöz kerül.

1. táblázat. Az egykori jugoszláv kikötők forgalmának változása forrás: kikötők honlapjai

Kikötő	1984 (ezer t)	2007 (ezer t)	Változás	Megjegyzés
Rijeka	12 971	5 623	-56%	Jugoszlávia első számú kikötőjét a háború és az elvesztett „jugoszláv monopólium” nagyon megviselte.
Omišalj	5 413	7 684	+41%	Kőolajkikötő jelentős közép-európai hátszaggal.
Ploče	3 425	4 214	+23%	A háború miatt 1994-ben 268 ezer tonna forgalom, ehhez képest a növekedés 1472%-os.
Koper	2 890	15 362	+431%	Átveszi Rijeka makroregionális szerepét és részben közép-európai partnereit is.
Split	2 475	1 650	-33%	A hanyatlás már az 1980-as évek közepén megindul Koper, Bar és Ploče fejlesztésével párhuzamosan.
Bar	2 012	1 800	-10%	Becslés 2006-ra. Az ország teljes tengeri kereskedelme 1988 ezer tonna.
Šibenik	1 249	1 245	-0,3%	Elsősorban helyi jelentőségű kikötők, a hátszág ipari létesítményeit szolgálják ki, nincs jelentős makroregionális szerepük.
Zadar	702	449	-36%	
Összesen	31 137	39 409	+26%	

Egyelőre nem látszik, hogy a legfiatalabb balkáni landlocked állam (Koszovó) milyen irányban igyekszik majd elérni a tengert. Kézenfekvőnek látszana az albán kikötők használata, ugyanakkor Koszovónak összes szomszédai közül Albániával a legnehezebb a szárazföldi kapcsolattartása (bár az autópálya már épül). Ez egyrészt a természetföldrajzi akadályok, másrészt a határon átvető pályák kevés száma és rossz minősége, harmadrészt az Északkelet-Albánia és a tengerpart közti kedvezőtlen közlekedési kapcsolatok számlájára írható. Elképzelhető akár a montenegrói Bar, akár a görög kikötők használata is, ezekben a relációkban lényegesen jobbak a közlekedés infrastrukturális adottságai.

Az egységes államban a „határok” átlépése döntően a közlekedési infrastruktúra adottságaitól függött, ma a határátkelőhelyek számától és kapacitásától. Mivel ez utóbbi kevesebb, mint a határt keresztező pályák száma, a forgalom koncentrációjáról beszélhetünk. Ez a forgalomkoncentráció hívja életre a kapuvárosokat, melyek jelen esetben a két egymással szomszédos állam közti forgalmat bonyolítják, csatornázzák, az ehhez szükséges infrastrukturális beruházások és funkciók színterei. A két eltérő adottságú, lehetőségű terület (állam) találkozásánál életre kelő helyzeti energiák természetes fókuszpontjai. Ezek közül is kiemelkednek azok a határmenti kapuvárosok, melyek valamely jelentős transzbalkáni pályán helyezkednek el. Így ezek nem csak, és nem elsősorban a két állam közti kapcsolatokról profitálnak, hanem főként a tranzitforgalom közvetítéséből. Ezek közül kiemelkedik Zágráb (amely főváros volta és komplex gazdasági-szolgáltató jellege miatt rendkívül szerteágazó funkciókkal is rendelkezik), amely a Nyugat-Balkán és az Európai Unió határán, az egyik legfontosabb szárazföldi közlekedési kapu a két térség között.

3. A hálózatra gyakorolt hatás

Az egykori Jugoszlávia településhálózata a második világháború alatti „közjátéktól” eltekintve egységes állami keretek között fejlődött 1921 és 1991 között. Hetven éven keresztül azonos politikai keret, azonos gazdaságpolitika, azonos területi politika stb. hatott a települések rendszerére. A területi munkamegosztásban kialakult egyfajta rendszer, mely csak részben volt figyelemmel a szövetségi köztársaságok határaitra (az 1974-es új alkotmányt követően egyre jobban). Jugoszlávia felbomlásával ez a többé-kevésbé egységes rendszer felbomlott, darabjaira hullott, fragmentálódott.

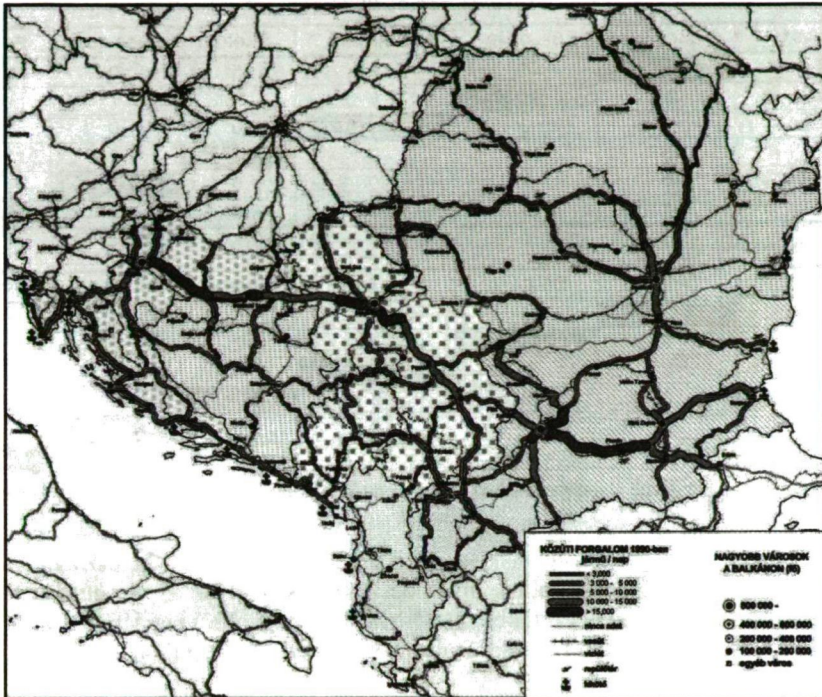
Fragmentálódáson azt értjük, hogy a településhálózat egyes részeit egymástól időnként nehezen átjárható államhatárok választják el, melyek a korábbi területi kapcsolatokat megnehezítik, lehetetlenné teszik. A térségben államonként külön-külön befelé forduló településhálózatok jönnek létre saját szabályozási, irányítási feltételek között, saját fejlődési lehetőségekkel. Nincs olyan település, olyan politikai erő, mely a térség egészére kiterjedő vonzáskörzettel rendelkezne, mely makroregionális központként uralná a Nyugat-Balkánt (ez korábban Belgrád volt). Ugyanakkor hiányzik az egységes nyugat-balkáni, kooperációra épülő hálózat létrejöttének igénye is. Tehát nem csak pusztán az államhatárok léte a korlátozó tényező, hanem az egyes nemzeti településrendszerek intrabalkáni kapcsolatok kiépítése iránti korlátozott igénye is. Ezt mutatja például az államok közötti kereskedelmi adatok volumene is (mely a háború előtt a 14–25%-os értéket is elérte)³, ma azonban sok esetben a 0-hoz közelít.

Mivel minden új állam saját szuverén gazdasági teret alkot és ezek mindegyike modernizációs kényszerei során rászorul a külső tőke és innováció importjára, a befektetésekért sokkal inkább egymás versenytársai, mint partnerei lesznek. A külföldi tőke döntően a nagyvárosi struktúrán keresztül éri el a jugoszláv utódállamokat (is), itt vannak meg a megfelelő feltételek (lakosság, intézmények, szaktudás, piac, közlekedési kapcsolatok), így a városok egymással versengve igyekeznek a nyugati (vagy éppen keleti) befektetők kedvében járni, ami szintén nem kedvez a helyi nemzetközi hálózatos kooperációknak.

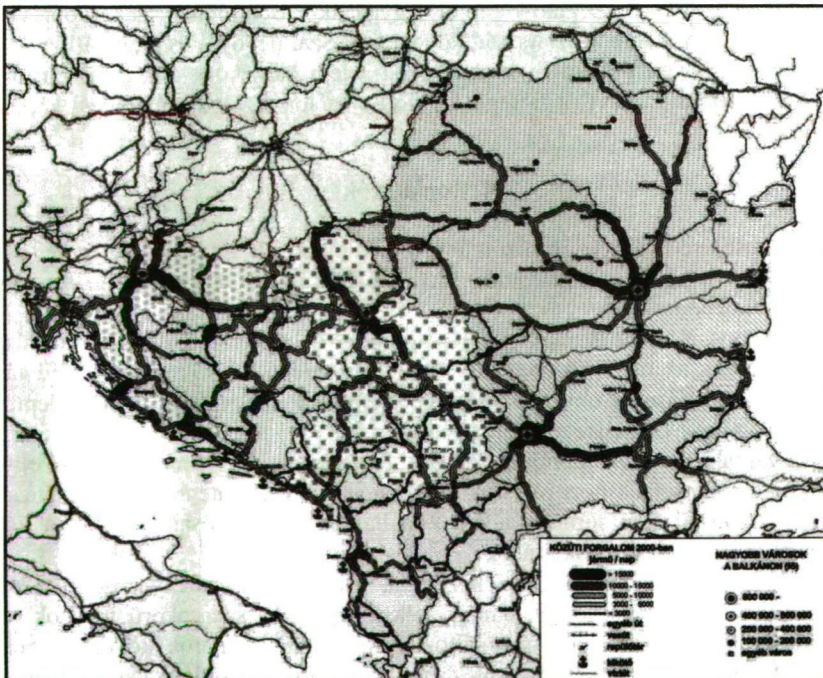
Mivel a kapcsolatok intenzitása rendkívül nehezen mérhető, csak áttételes adatokkal bizonyítható megállapításunk. Ilyen közvetett bizonyítéknak tartjuk a közlekedési kapcsolatok alakulását a posztjugoszláv térségben. Szembetűnő az új államhatárokon átlépők rendkívül alacsony száma, mely nyilván több tényezővel is magyarázható (általános elszegényedés, vízumkényszer, gyanakvás, félelem), de mindenképpen a kapcsolatok lazulását mutatja. Összehasonlítva az 1990-es és a 2000-es év közúti forgalmi adatait, szembetűnik, hogy egyrészt végbemegy egy orientációváltás (északnyugat felé), másrészt a határokon átlépő pályák forgalma a határok közelében jelentősen megritkul (Szerbia és Horvátország között, Macedónia határainál, Koszovót érintő pályák mindegyike, Montenegró és Bosznia-Hercegovina között), egyszóval azokon a területeken, ahol a határ két oldalán szembenálló felek találkoznak és nincs a határon átnyúló jelentős etnikai szállásterület. Ugyanakkor vannak felerősödő forgalmú relációk is (Szerbia–Boszniai Szerb Köztársaság, Horvátország–Hercegovina között), elsősorban ott, ahol azt az etnikai mintázat megkívánja, az „anyaország” és a politikai-etnikai „szatelitállamai” között.

Hasonló forgalomcsökkenés mondható el a vasúti közlekedésről is. A 2. táblázatból kitűnik, hogy több egykori tagállami székhely, ma főváros között egyáltalán nincs közvetlen vasúti összeköttetés. Vannak olyan desztinációk (pl.: Szarajevó–Skopje, Podgorica–Szarajevó, Podgorica–Skopje, vagy Pristina és bármely másik főváros), ahol sem menetrendszerinti közvetlen vasúti összeköttetés, sem menetrendszerinti légi kapcsolat nincs, a közlekedési lehetőségek tehát meglehetősen korlátozottak. Ezzel szemben 1990-ben, az utolsó békeévek egyikében a jugoszláv tagköztársasági fővárosokat közvetlen vonatpárok sora kötötte össze, biztosítva a kommunikációs kapcsolatokat az állam legjelentősebb városai között.

4. ábra. Közúti forgalom nagysága 1990-ben (Forrás: Louis Berger SA, 2002)



5. ábra. Közúti forgalom nagysága 2000-ben (Forrás: Louis Berger SA, 2002)



2. táblázat. A nyugat-balkáni fővárosokat összekötő közvetlen vonatpárok száma naponta 1990/91-ben és 2008-ban

1990/91	ZÁGRÁB	BELGRÁD	SZARAJEVÓ	SKOPJE	PODGORICA	PRISTINA
ZÁGRÁB		20	6	5	0	1
BELGRÁD	20		6	11	7	6
SZARAJEVÓ	6	6		0	0	0
SKOPJE	5	11	0		0	6
PODGORICA	0	7	0	0		0
PRISTINA	1	6	0	6	0	

2008	ZÁGRÁB	BELGRÁD	SZARAJEVÓ	SKOPJE	PODGORICA	PRISTINA
ZÁGRÁB		5	2	0	0	0
BELGRÁD	5		0	2	2	0
SZARAJEVÓ	2	0		0	0	0
SKOPJE	0	2	0		0	0
PODGORICA	0	2	0	0		0
PRISTINA	0	0	0	0	0	

Forrás: JT 1990 és Deutsche Bahn nemzetközi menetrend-honlapja: <http://bahn.hafas.de/bin/query.exe/d>

További bizonyossággal szolgálnak a légiközlekedési adatok. Jugoszlávia belföldi légit forgalmában előkelő helyen álltak olyan desztinációk, melyek az új politikai földrajzi konstellációban nem üzemelnek többé. 1986-ban a legnagyobb utasszámmal a Belgrád–Split, második legnagyobb a Belgrád–Dubrovnik menetrendszerinti járat repült, ma egyik sem közlekedik.⁴

Általánosságban igaz, hogy azok a járatok maradtak meg, amelyek az új rendszerben is belföldiek maradtak (pl.: Zágráb–Dubrovnik), vagy amelyek távoli, „nem ellenséges” fővárosokat kötöttek össze (pl.: Zágráb–Skopje). Ugyanakkor Belgrádnak csak Skopjéval, Banja Lukával (Boszniai Szerb Köztársaság központja), Szarajevóval és a „baráti” montenegrói tengerparttal (Tivat, Podgorica) maradt meg a légi összeköttetése. Azaz elmondható, hogy a légiközlekedés követi a fragmentálódó és nacionalizálódó települési kapcsolatok mintázatát.

4. Konklúziók

Az új államföldrajzi feltételek között alapvetően módosult a városok helyzete (gazdasági, közlekedési, hatalmi) és a települési hierarchiában betöltött szerepe (új fővárosok és közigazgatási központok).

Szintén módosult a városok egy jelentős körének vonzáskörzete, illetve a vonzáskörzetében élő lakosság száma és összetétele. Mindezen települési változások rövid távon is funkcionális átalakulásokat okoztak a térségbeli városokban, melyek egyes településeket kedvezően, míg másokat kedvezőtlenül érintettek.

A teljes városhálózat szempontjából negatív folyamatok (fragmentálódás), az egyes városok számára sok esetben pozitív változásokat hoztak. A dezintegrációval párhuzamosan meginduló decentralizáció során minden utódállamban látványosan megnőtt a központi szerepkörrel rendelkező városok száma.

Ugyanakkor, az e települések által kiszolgált vonzáskörzetek lényegesen összezsugorodtak. Továbbá egyes, elsősorban etnikai jellegű központi szerepkörű városok jelentős befolyásvesztést szenvedtek el a megváltozott futású államhatárok következtében, míg ezek hiányát pótlandó, új funkciók jelentek meg a határ túloldalán lévő városokban.

Az átalakulás nem csak a közigazgatási és központi funkciókat érintette, hanem olyan sokkal racionálisabb módon szerveződő elemeket is, mint a közlekedés. Az államhatárok hosszának drasztikus megnövekedése, az ezek átjárhatóságának problematikája alapvetően alakította át a forgalmi viszonyokat, minek következtében addig frekvenciált útvonalak mentén fekvő települések váltak perifériává.

Az állami keretek felbomlásával és a területi etnikai diverzitás felszámolásával a térség integrációjának két legfontosabb eleme szűnt meg. Az állami keretek, mint a közös igazgatás, a közös intézmények és a közös makrostruktúrák fenntartója járult hozzá az integrációhoz, az etnikai diverzitás pedig kulturális, nyelvi, identitásbeli alapon tette meg mindezt.

JEGYZETEK

1. Hardi T. (2004): Az államhatárokon átnyúló régiók formálódása. – Magyar Tudomány, 2004/9, pp. 991–997.
2. The General Framework Agreement for Peace in Bosnia and Herzegovina. (1995). Dayton–Párizs.
3. Grupe, C.–Kušić, S. (2005): Intra-regional cooperation in the Western Balkans: Under which conditions does it foster economic progress? Discussion Paper 37. Centre for the Study of Global Governance. 24 p. <http://www.lse.ac.uk/Depts/global> letöltés. 2008-04-07
4. Tiner T. (2007): Transport. In: Kocsis K. (szerk.): South Eastern Europe in Maps, HAS GRI, Budapest, pp. 107–125.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Bertić, I. (1987): Veliki geografski atlas Jugoslavije. SNL, Zagreb, 272 p.
- Grupe, C.–Kušić, S. (2005): Intra-regional cooperation in the Western Balkans: Under which conditions does it foster economic progress? Discussion Paper 37. Centre for the Study of Global Governance. 24 p. <http://www.lse.ac.uk/Depts/global> letöltés. 2008-04-07
- Hardi T. (2004): Az államhatárokon átnyúló régiók formálódása. – Magyar Tudomány, 2004/9, pp. 991–997.
- Jugoslovenske Železnice (JZ) (1990): Red voznje 1990/1991. Beograd, oldalszám nélkül
- Louis Berger SA (2002): Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) in the Balkans – final report. <http://www.cemt.org/topics/tirs/index.htm> letöltve: 2008-04-16
- Reményi P. (2006): Horvátország térszerkezetének alapvonásai a XXI. század elején. – Balkán Füzetek, No. 4. pp. 57–78.
- Rogić, V. (1974): Regionalization of Yugoslavia. – Geographical Papers no. 2., Zagreb pp. 59–76.
- Tiner T. (2007): Transport. In: Kocsis K. (szerk.): South Eastern Europe in Maps, HAS GRI, Budapest, pp. 107–125.
- The General Framework Agreement for Peace in Bosnia and Herzegovina. (1995). Dayton–Párizs
- Prostoren Plan na Republika Makedonija, Predlog Plan 2002–2020, 2004, Skopje 164 p.
- Prostorni Plan Republike Srbije, 1996, Beograd, 75 p.
- Spatial Plan of Kosovo 2006, Pristina
- Prostorni Plan Republike Crne Gore 2006, Podgorica, 192 p.
- Izvršje o stanju u prostoru Republike Hrvatske, 2003, Zagreb, 211 p.
- Prostorni Plan Republike Srpske do 2015 godine, 2008, Banja Luka 251 p.